

# IMPLEMENTASI YURIDIS KEWAJIBAN PENGIKATAN KENDARAAN PADA KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTAS PENYEBERANGAN KETAPANG-GILIMANUK

**Arif Cahyo Utomo**

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

[arifcutomo@gmail.com](mailto:arifcutomo@gmail.com)

**Indri Fogar Susilowati, S.H., M.H.**

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

[indrifogars@yahoo.co.id](mailto:indrifogars@yahoo.co.id)

## Abstrak

Kegiatan penyeberangan di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk secara umum diatur di dalam Undang-Undang tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah tentang Angkutan di Perairan, dan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan. Kegiatan penyeberangan harus memperhatikan aspek teknis tentang keselamatan penumpang, muatan, dan kapal. Salah satu aspek teknis keselamatan angkutan penyeberangan adalah pengikatan kendaraan. Kewajiban pengikatan kendaraan diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan wajib dilakukan agar keselamatan penumpang terjamin, dan melindungi muatan kapal agar tidak rusak ketika terkena gelombang laut. Pengikatan kendaraan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk belum terlaksana sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengidentifikasi implementasi yuridis pengikatan kendaraan, proses penjatuhan sanksi yang diberikan kepada operator kapal, dan hambatan dari implementasi yuridis pengikatan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk. Penelitian ini merupakan penelitian *yuridis sosiologis*. Data dikumpulkan dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknis analisis data kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi yuridis pengikatan kendaraan di Ketapang-Gilimanuk mayoritas telah dilaksanakan, tetapi dalam pelaksanaannya terdapat kekurangan, seperti material pengikatan yang digunakan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan tentang pengangkutan kendaraan, dan tidak semua kendaraan dilakukan pengikatan. Proses penjatuhan sanksi kepada operator kapal dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui rekomendasi yang dihasilkan dari pengawasan lapangan oleh petugas lapangan OPP apakah pengikatan telah terlaksana sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Hambatan dari implementasi yuridis pengikatan kendaraan yaitu kurangnya kesadaran hukum operator kapal untuk menyediakan tali pengikat yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan, kurangnya kesadaran hukum petugas kapal untuk melakukan pengikatan kepada semua kendaraan, dan kurangnya petugas kapal yang tersedia untuk melakukan pengikatan kendaraan.

**Kata Kunci:** Implementasi Yuridis, Pengikatan Kendaraan, Kapal Penyeberangan, Ketapang-Gilimanuk.

## Abstract

The ferrying activity in Ketapang-Gilimanuk generally regulated in the Shipping Law, Government Regulations on Water Transportation, and Government Regulations on the Implementation of Crossings. The ferrying activity should pay attention on technical aspects of the safety of the passengers, cargo, and the ship. One of the technical aspects of the safety of ferry is the vehicle tying. The obligation of vehicle tying is regulated by The Minister of Transportation Law number 30 year 2016 and The Minister of Transportation Law number 115 year 2016. The obligation of vehicle tying in a ferry must be done in order to guarantee the safety of the passengers and to protect the cargo from being damaged when exposed to sea waves. Vehicle tying at the ferrying activity in Ketapang-Gilimanuk has not been done in accordance with The Minister of Transportation Law number 30 year 2016 and The Minister of Transportation Law number 115 year 2016. The aim of this study were to analyze and identify the juridical implementation of vehicle tying, process of giving fine to ship operators, and the obstacles of the juridical implementation of vehicle tying in Ketapang-Gilimanuk harbour. This study belongs to juridical-sociology study. The data were gained through observation, interview, and documentation. The data analysis qualitative. The result of the study showed that the juridical implementation of vehicle tying in Ketapang-Gilimanuk Harbour mostly was conducted well, however in the implementation there were some weaknesses, such as the material for vehicle tying was not appropriate as recommended by The Ministry of Transportation Law about vehicle transport, and the vehicle tying was not conducted to all vehicles. The process of giving the fine to ship operator was regulated by The General Director of Land Transportation through the recommendation was

gained through the field supervision by the OPP field operator whether the tying is conducted accordingly to The Ministry of Transportation Law. The obstacle of the juridical implementation of the vehicle tying was the lack of law awareness from of the ship operator to provide the appropriate ropes as ruled by The Ministry of Transportation Law, the lack of awareness of the ship operator to do the vehicle tying to all vehicles, and the lack of ship operator number available to do the vehicle tying.

**Keywords:** Juridical Implementation, Vehicle Tying, Ferry, Ketapang-Gilimanuk

## PENDAHULUAN

Pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan itu dimulai ke tempat tujuan, dan kemana kegiatan pengangkutan itu diakhiri.<sup>1</sup> Pelaksanaan pengangkutan dari segi hubungan hukum yang terjadi terdapat dua pihak, yaitu pihak pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya angkutan, dan pihak penumpang yang berkewajiban membayar biaya angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan barangnya/penumpang.<sup>2</sup> Menurut Abdul Kadir Muhammad bahwa hukum pengangkutan adalah sistem hukum yang memiliki subjek hukum, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan dan pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan ; status hukum, yaitu pihak pengangkut selalu berstatus perusahaan pengangkutan; objek hukum, yaitu alat pengangkut, muatan yang diangkut dan biaya angkutan; peristiwa hukum, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan; dan hubungan hukum, yaitu kewajiban dan hak pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan dan pihak lain yang berkepentingan.<sup>3</sup> Pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asal, dan nilai lebih besar dari pada biaya untuk dikeluarkan untuk pengangkutanannya.<sup>4</sup>

Konektivitas masyarakat Jawa khususnya masyarakat Banyuwangi yang akan menuju Bali atau via jalur darat dapat menggunakan sarana pelabuhan, yaitu pelabuhan penyeberangan Ketapang yang terhubung dengan pelabuhan penyeberangan Gilimanuk di Bali. Kegiatan penyelenggaraan pelabuhan di Indonesia menurut Pasal 81 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (untuk selanjutnya disebut UU Pelayaran) yaitu penyelenggara pelabuhan oleh Otoritas Pelabuhan, untuk pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan Unit Penyelenggara Pelabuhan, untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Pelabuhan penyeberangan

Ketapang dan Gilimanuk merupakan pelabuhan komersial dan termasuk dalam wilayah kerja Kantor OPP Gilimanuk berdasarkan lampiran II Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 tentang Organisasi dan tata kerja kantor otoritas pelabuhan penyeberangan.

Kegiatan penyeberangan di Pelabuhan Ketapang menuju Gilimanuk pada tahun 2011 memiliki jumlah *trip* sebanyak 70.640 dan pada tahun 2016 mengalami peningkatan jumlah *trip* sebanyak 83.759 menurut data dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang. Peningkatan jumlah *trip* tersebut tidak didukung oleh terjaminnya keselamatan penumpang dan kendaraan selama dalam pelayaran baik oleh operator kapal, dan penyelenggara pelabuhan. Hal itu dibuktikan dengan tenggelamnya KMP Rafelia II pada 4 Maret 2016 yang disebabkan oleh kelebihan muatan dan tidak dilakukannya Standar Operasional Prosedur (SOP) pemuatan kendaraan pada kapal yaitu pengikatan kendaraan.<sup>5</sup>

Pasca tenggelamnya KMP Rafelia II Kementerian Perhubungan menerbitkan Permenhub untuk menjamin keselamatan penumpang dan kendaraan, salah satunya yaitu Permenhub Nomor 30 tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan (untuk selanjutnya disebut Permenhub Pengikatan). Permenhub Pengikatan mewajibkan operator kapal penyeberangan menyediakan alat pengikat kendaraan, melaksanakan pengikatan kendaraan selama dalam pelayaran, dan menyediakan petugas yang tersedia untuk melakukan pengikatan kendaraan. Pengawasan terhadap pelaksanaan pengikatan kendaraan dilakukan oleh kantor OPP Gilimanuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 Permenhub Nomor 30 Tahun 2016.

Rencana pemecahan masalah yang akan digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan penelitian ini dimulai dari pemaparan atau memberikan gambaran atas implementasi yuridis kewajiban pengikatan kendaraan

<sup>1</sup> M. Nur Nasution. 2015. *Manajemen Transportasi Edisi Keempat*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia. Hal. 3.

<sup>2</sup> Rahayu Hartini. 2007 *Hukum Pengangkutan: Pengangkutan Darat Melalui Jalan Umum dan Kereta Api, Pengangkutan Laut serta Pengangkutan Udara di Indonesia*. Malang: UPT. Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang. Hal.17

<sup>3</sup> Abdul Kadir Muhammad. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. Hal. 3

<sup>4</sup> M. Nur Nasution. *Loc Cit*

<sup>5</sup> Detik News. 2016. Kesaksian 2 ABK tentang tenggelamnya KMP Rafelia II ada SOP yang dilanggar. <http://m.detik.com/news/berita/3158586/kesaksian-2-abk-tentang-tenggelamnya-kmp-rafelia-ii-ada-sop-yang-dilanggar>. Diakses pada 15 Oktober 2016

lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk, proses penjatuhan sanksi yang diberikan apabila tidak melaksanakan implementasi permenhub pengikatan, dan hambatan yang dihadapi Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dalam melakukan pengawasan kegiatan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran kepada masyarakat pengguna jasa kapal angkutan penyeberangan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk tentang aspek keselamatan pelayaran kapal angkutan penyeberangan yaitu pengikatan kendaraan pada kapal. Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi yuridis pengikatan kendaraan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk, mengidentifikasi proses penjatuhan sanksi kepada operator kapal apabila tidak melaksanakan implementasi yuridis pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan, dan mengidentifikasi hambatan dari implementasi yuridis pengikatan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk.

Implementasi yuridis pengikatan kendaraan dimulai dari operator kapal penyeberangan menyediakan alat pengikat kendaraan sesuai dengan Permenhub Pengikatan. Implementasi sendiri merupakan Implementasi merupakan “*is seen essentially as a technical or managerial problems*”, merupakan sarana untuk mewujudkan tujuan-tujuan yang ditetapkan dalam kebijaksanaan publik.<sup>6</sup> Implementasi yuridis pengikatan kendaraan berjalan lancar apabila pihak-pihak terkait seperti operator kapal dan petugas kapal mempunyai kesadaran hukum. Kesadaran hukum menurut Achmad Ali terdapat dua macam yaitu *Legal consciousness as within the law*, kesadaran hukum sebagai ketaatan hukum, berada dalam hukum, sesuai dengan aturan hukum yang disadari nya atau dipahaminya dan *Legal consciousness as against the law*, kesadaran hukum dalam wujud menentang hukum atau melanggar hukum.<sup>7</sup>

Implementasi yuridis juga berkaitan dengan material yang digunakan. Material pengikatan kendaraan diatur di dalam Permenhub nomor 115 tahun 2016 tentang Tata cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal (untuk selanjutnya disebut Permenhub pengangkutan kendaraan). Permenhub pengangkutan kendaraan juga mengatur tentang klasifikasi jumlah material tali pengikat, dan klasifikasi berat material tali pengikat. Jenis material tali pengikat kendaraan menurut Pasal 10 Permenhub pengangkutan kendaraan terdiri dari tali pengikat

kendaraan (*rope automobile tiedown*), sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*), dan rantai dengan penguat/pengencangnya (*chain with turnbuckle*).

Klasifikasi jumlah material tali pengikat menurut Pasal 18 terdiri dari kendaraan dengan berat antara 3,5 sampai 20 Ton menggunakan 2 tali pengikat, kendaraan dengan berat antara 20 sampai 30 Ton menggunakan 3 tali pengikat, dan kendaraan dengan berat antara 30 sampai 40 Ton menggunakan 4 tali pengikat. Klasifikasi berat material tali pengikat menurut lampiran Permenhub Pengangkutan Kendaraan terdiri dari tali pengikat kendaraan (*rope automobile tiedown*) yaitu maksimal 544 Kg, sling pengikat dengan kunci bergigi (*ratchet strap assembly*) dengan model ganco pada kedua ujung sisinya yaitu maksimal 1,406 Kg, model ganco pada satu sisinya yaitu maksimal 10 Ton, dan rantai dengan penguat/pengencangnya (*Chain with turnbuckle*) yaitu maksimal 20 Ton.

Sanksi dalam hukum pengangkutan terdapat dalam masing-masing peraturan perundang-undangan terkait pengangkutan. Sanksi diletakkan pada bagian akhir setiap peraturan karena merupakan; *in cauda venenum* (secara bahasa berarti di ujung terdapat racun), artinya di ujung kaidah hukum terdapat sanksi.<sup>8</sup> Sanksi dalam UU Pelayaran dibedakan menjadi dua yaitu sanksi pidana dan sanksi administratif. Pasal 122 UU Pelayaran menyebutkan bahwa :

“Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.”

Pasal 122 mengartikan bahwa perusahaan pengangkutan dalam mengoperasikan kapal wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan, sebagaimana tujuan dari terbentuknya Permenhub pengikatan. Pasal 122 tersebut termasuk dalam sanksi pidana sebagaimana dijelaskan pada pasal 303 ayat (1) UU Pelayaran:

“Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).”

Sanksi administratif dalam implementasi yuridis pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan yaitu sanksi administratif berupa pembekuan persetujuan pengoperasian kapal dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal. Sanksi tersebut diberikan kepada

<sup>6</sup> Bambang Sunggono. 1994. *Hukum dan Kebijakan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika. Hal. 138

<sup>7</sup> Achmad Ali. 2013. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial Prudence)*

termasuk interpretasi Undang-Undang (Legisprudence). Makassar: Kencana Prenadamedia Group. Hal 510

<sup>8</sup> Ridwan HR. 2014. *Hukum Administrasi Negara Edisi Revisi*. Jakarta: Rajawali Pers. Hal. 298



operator kapal apabila tidak melaksanakan permenhub tersebut oleh Direktur Jenderal dengan proses penjatuan sanksi yang diberikan oleh Kantor OPP Gilimanuk kepada Direktur Jenderal berupa rekomendasi dari hasil pengawasan petugas kantor OPP Gilimanuk di lapangan.

## METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum *yuridis sosiologis* yaitu mengamati bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma bekerja.<sup>9</sup> Penelitian hukum empiris atau penelitian hukum *yuridis sosiologis* memperoleh datanya dari data primer atau data yang diperoleh langsung dari masyarakat.<sup>10</sup> Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian dalam skripsi ini adalah pelabuhan penyeberangan Ketapang-Gilimanuk termasuk kapal angkutan penyeberangan yang beroperasi, Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), dan Kantor OPP Gilimanuk. Alasan peneliti memilih lokasi di tiga lokasi tersebut dikarenakan merupakan tempat dari pelaksanaan implementasi yuridis kewajiban pengikatan kendaraan. Informan dalam penelitian ini adalah Kepala Seksi Operasi Kantor OPP Gilimanuk, Perwira jaga Kantor OPP Gilimanuk, Bagian SDM PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), kru kapal, dan supir truk yang menggunakan kapal di Dermaga *Movable Bridge* (MB), Dermaga Ponton, dan Dermaga *Landing Craft Machine* (LCM).

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data primer, data sekunder dan data tersier. Data primer diperoleh dari hasil wawancara berkaitan tentang implementasi yuridis pengikatan kendaraan di lapangan apakah sesuai dengan permenhub pengikatan dan permenhub pengangkutan kendaraan. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari hasil penelaahan kepustakaan atau penelaahan terhadap berbagai literatur yang berkaitan dengan masalah penelitian yang terdiri dari bahan hukum primer dan sekunder.<sup>11</sup> Bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015
4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah

diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Penyeberangan
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal

Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah buku-buku referensi yang berkaitan dengan implementasi kebijakan, hukum pengangkutan, kesadaran hukum, sanksi administratif, dan kapal niaga. Data tersier dalam penelitian ini adalah KBBI.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Wawancara kepada informan untuk mendapatkan informasi berkaitan dengan implementasi yuridis pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan. Informan dalam penelitian ini adalah Kepala Seksi Operasi Kantor OPP Gilimanuk, Perwira Jaga Kantor OPP Gilimanuk, Nakhoda KMP. Mutis, petugas kapal, dan supir truk. Observasi yang dilakukan peneliti yaitu sebagai *observer* aktif yaitu turun langsung bersama petugas lapangan dari kantor OPP Gilimanuk untuk melakukan pengawasan pengikatan dan *observer* pasif yaitu peneliti hanya melihat dan mengamati implementasi yuridis pengikatan kendaraan di lingkungan pelabuhan Ketapang-Gilimanuk. Dokumentasi dalam penelitian ini adalah dokumen yang terdiri dari struktur organisasi kantor OPP, dan dokumentasi gambar dari implementasi yuridis pengikatan kendaraan di lingkungan pelabuhan Ketapang-Gilimanuk

Teknik analisis data dalam penelitian ini dianalisis secara kualitatif yaitu menjabarkan data yang tersedia kemudian memberikan gambaran atau pemaparan atas implementasi yuridis kewajiban pengikatan kendaraan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk, proses penjatuan sanksi yang diberikan kepada operator kapal, dan hambatan yang dihadapi Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dalam melakukan pengawasan kegiatan pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyeberangan.

<sup>9</sup> Mukti Fajar, dan Yulianto Achmad. 2013. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal. 53

<sup>10</sup> Ronny Hanitijo Soemitro. 1983. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Hal. 24

<sup>11</sup> *Ibid*. Hal 156

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Implementasi Yuridis Pengikatan Kendaraan di Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk

Implementasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia yaitu pelaksanaan atau penerapan.<sup>12</sup> Implementasi pengikatan kendaraan pada kapal merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh operator kapal, dalam hal ini dilakukan langsung oleh petugas kapal dengan tujuan untuk memberikan keamanan dan keselamatan bagi penumpang dan kendaraan di dalam kapal selama pelayaran sebagaimana telah diatur dalam Pasal 40 ayat (1) UU Pelayaran.

Implementasi pengikatan kendaraan harus disertai dengan kesadaran hukum dari pihak-pihak yang melaksanakan implementasi tersebut. Kesadaran hukum menurut Achmad Ali ada dua macam yaitu Kesadaran hukum positif, identik dengan “ketaatan hukum”; dan Kesadaran hukum negatif, identik dengan “ketidaktaatan hukum”.<sup>13</sup>

Kesadaran hukum positif tersebut yang harus dimiliki oleh pihak-pihak seperti operator kapal, dan petugas kapal. Kesadaran hukum operator kapal, nakhoda dan petugas kapal menentukan keberhasilan dari implementasi pengikatan kendaraan pada kapal dan juga agar terjaminnya keselamatan dan keamanan penumpang dan kendaraan pada kapal. Bahwa dalam pelaksanaannya dilapangan kesadaran hukum operator, nakhoda dan petugas kapal negatif dalam artian tidak memiliki ketaatan hukum, hal tersebut terlihat dari ketidaksesuaian pelaksanaan pengikatan dengan ketentuan dalam permenhub. Implementasi yuridis pengikatan kendaraan dijelaskan dengan menggunakan beberapa indikator dibawah ini :

*Pertama* pelaksanaan pengikatan kendaraan, peneliti melakukan observasi di 30 kapal ditemukan pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan tidak dilakukan pada semua kendaraan hanya kendaraan berat seperti truk dengan muatan yang melebihi bak truk yang dilakukan pengikatan. Hal tersebut sudah tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 4 ayat (1) Permenhub Pengikatan dan Pasal 19 ayat (1) Permenhub Pengangkutan Kendaraan. Pengikatan kendaraan hanya dilakukan juga apabila terjadi cuaca buruk, tetapi dalam pelaksanaannya juga tidak semua kendaraan dilakukan pengikatan.

*Kedua* ketersediaan alat pengikat kendaraan, bahwa operator kapal sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 Permenhub Pengikatan diwajibkan untuk menyediakan alat pengikat kendaraan dan klem roda kendaraan, tetapi

pada fakta dilapangan operator kapal tidak menyediakan klem roda kendaraan yang penggunaannya untuk kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan seperti mobil. Mayoritas operator kapal dalam menyediakan alat pengikat kendaraan tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 10 Permenhub Pengangkutan Kendaraan bahwa mayoritas operator kapal hanya menyediakan alat pengikat jenis tali pengikat kendaraan, sling pengikat dengan kunci bergigi, dan tali tambang. Bahwa alat pengikat yang disediakan mayoritas operator kapal tidak sesuai dengan beban kerja yang aman yang mampu menahan beban kendaraan yang akan dilakukan pengikatan sebagaimana dimaksud pada lampiran Permenhub Pengangkutan Kendaraan.

*Ketiga* tata cara pengikatan kendaraan, sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (2) Permenhub Pengikatan dan Pasal 19 ayat (2) Permenhub Pengangkutan Kendaraan yaitu kendaraan yang terdapat dibarisan depan, tengah, dan belakang wajib dilakukan pengikatan, namun pada fakta dilapangan tidak semua kendaraan yang dilakukan pengikatan di barisan tersebut. Tata cara pengikatan kendaraan juga tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 18 Permenhub Pengangkutan Kendaraan yaitu klasifikasi jumlah alat pengikat yang harus disesuaikan dengan berat kendaraan yang dilakukan pengikatan. Bahwa mayoritas petugas kapal dalam melakukan pengikatan hanya menggunakan dua alat pengikat untuk semua berat kendaraan, dimana sesuai Pasal 18 tersebut kendaraan dengan berat 40 Ton seharusnya menggunakan 4 alat pengikat.

*Keempat* ketersediaan petugas kapal pengikat kendaraan, Operator kapal berdasarkan Permenhub pengikatan pasal 6 ayat (1) diwajibkan untuk menyediakan petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan, dimana jumlah petugas untuk melakukan pengikatan kendaraan disesuaikan dengan jadwal operasional kapal sesuai dengan pasal 6 ayat (2). Bahwa rata-rata operator kapal di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk dalam menyediakan petugas hanya sejumlah 5 orang, dimana petugas yang khusus melakukan pengikatan kendaraan sejumlah 3 orang. Jumlah petugas untuk melakukan pengikatan masih belum mencukupi untuk melakukan lashing pada semua kendaraan, ditambah lagi jadwal operasi kapal yang hanya sekitar 20-25 menit. Bahwa untuk melakukan lashing satu kendaraan bisa mencapai waktu 3-5 menit.

Bahwa dari keempat indikator dalam implementasi pengikatan kendaraan tersebut secara yuridis dapat dikatakan bahwa implementasi yuridis pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan di lintas

<sup>12</sup> Dendy Sugono. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. Hal. 508

<sup>13</sup> Achmad Ali. *Op Cit*. Hal. 298

penyeberangan Ketapang-Gilimanuk belum berhasil atau tidak efektif. Hal itu dikarenakan pihak-pihak yang terkait dalam pelaksanaan memiliki kesadaran hukum yang negatif atau ketidaktaatan hukum.

Implementasi yuridis pengikatan kendaraan pada kapal juga dilakukan oleh kantor OPP Gilimanuk, dalam hal ini meliputi implementasi berdasarkan kewenangan yang dimiliki oleh kantor OPP Gilimanuk sebagaimana dimaksud pada Permenhub Nomor 85 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Penyeberangan. Kewenangan tersebut meliputi kewenangan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Ketiga kewenangan tersebut akan dijelaskan dibawah ini :

*Pertama* pengaturan, Kewenangan pengaturan OPP meliputi pengaturan tentang pelaksanaan kegiatan penyeberangan, meliputi penjadwalan operasional kapal, pengusulan dan pemantauan tarif angkutan penyeberangan, dan pengaturan lainnya. Pengaturan penjadwalan operasional kapal meliputi keberangkatan-kedatangan kapal, masuk-keluar kapal di lintasan penyeberangan, dan docking (perawatan kapal). Dalam pengaturan pengusulan dan pemantauan tarif angkutan penyeberangan, OPP melakukan koordinasi dengan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebagai pengelola pelabuhan penyeberangan.

*Kedua* pengendalian, Kewenangan pengendalian OPP meliputi pemberitahuan atau sosialisasi kepada pihak-pihak yang terkait berkaitan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sosialisasi dilakukan oleh OPP sejak peraturan perundang-undangan tersebut diterbitkan. Pelaksanaan sosialisasi tersebut dilakukan secara 2 bulan berturut-turut. Contohnya pada saat Permenhub Pengikatan diterbitkan pihak OPP melakukan sosialisasi dengan mengundang berbagai *stakeholders* terkait. Pengendalian meliputi juga pemberitahuan di lapangan oleh petugas lapangan OPP kepada petugas kapal apabila tidak melaksanakan peraturan yang berlaku.

*Ketiga* pengawasan, Kewenangan pengawasan OPP meliputi pengawasan dari pelaksanaan peraturan perundang-undangan yang terkait dan berlaku untuk kegiatan penyeberangan, contoh dari pengawasan yaitu dimulai dari pengguna jasa mengisi *form manifest* dan membeli tiket di loket, setelah itu pengawasan di lapangan parkir tunggu masuk kapal, yaitu petugas OPP melakukan pengecekan dari *form manifest* apakah telah sesuai atau belum, setelah itu pengguna jasa masuk ke kapal, dan petugas OPP juga melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat yang meliputi ketepatan waktu bongkar, dan muat, serta pengawasan pengikatan kendaraan.

Petugas lapangan OPP dalam melakukan pengawasan hanya bisa melihat, lalu mendokumentasikan apakah petugas kapal telah melaksanakan pengikatan kendaraan sesuai dengan permenhub, lalu petugas kapal langsung *upload* ke *grup whatsapp* bagian seksi operasi kantor OPP yang dilakukan setiap pengawasan.<sup>14</sup> Petugas lapangan OPP dalam melakukan pengawasan pengikatan tidak bisa memerintahkan petugas kapal untuk melaksanakannya. Petugas lapangan OPP dalam pengawasan hanya menemukan bahwa pengikatan dilakukan pada kendaraan berat seperti truk yang bersebelahan dengan kendaraan kecil seperti mobil . Apabila kapal tersebut hanya berisikan muatan sepeda motor, mobil dan bus saja maka petugas kapal tidak melakukan pengikatan kendaraan. Pengawasan pengikatan juga harus tetap memperhatikan waktu operasi kapal, apabila waktu operasi kapal sudah habis, maka petugas lapangan OPP mengingatkan agar kapal segera berangkat, meskipun ada sebagian kendaraan yang belum dilakukan pengikatan.

#### **Proses Penjatuhan Sanksi Apabila Tidak Melaksanakan Implementasi Yuridis Pengikatan Kendaraan**

Permenhub pengikatan mengatur sanksi yang terdapat pada Pasal 10 sampai Pasal 12 yaitu sanksi administratif berupa pembekuan dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan (Pasal 10 ayat(2)). Pembekuan dan pencabutan persetujuan pengoperasian kapal angkutan penyeberangan merupakan suatu penarikan atas persetujuan yang telah ditetapkan. Menurut Bapak Jujur selaku kasie operasi kantor OPP Gilimanuk dalam penetapan sanksi administratif tersebut Dirjen meminta pendapat berupa rekomendasi dari kantor OPP sebelum mengeluarkan keputusan.

Rekomendasi meliputi pencatatan dari apa yang dilakukan petugas kapal di lapangan apakah telah sesuai Permenhub atau belum. Petugas lapangan memiliki buku catatan dari tugas yang dilakukan yaitu buku harian petugas, yang berisikan apa saja yang terjadi di lapangan pada saat petugas OPP melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat, salah satunya yaitu pengikatan kendaraan. Selain itu petugas OPP juga melakukan dokumentasi dari hasil pengawasan di lapangan. Rekomendasi yang dilakukan oleh OPP kemudian diolah dan dievaluasi sebagai bentuk pertanggung jawaban dari tugas OPP. Apabila dalam evaluasi tersebut terdapat suatu pelanggaran contohnya operator kapal tidak melaksanakan pengikatan kendaraan dikarenakan tidak memiliki alat

---

<sup>14</sup> Hasil wawancara dengan informan Perwira Jaga kantor OPP Gilimanuk pada tanggal 28 Februari 2017



pengikat kendaraan, atau alasan lain, maka hasil evaluasi tersebut yang kemudian dilaporkan kepada Dirjen untuk selanjutnya apakah operator kapal tersebut diberikan sanksi atau tidak.

### **Hambatan dari Implementasi Yuridis Pengikatan Kendaraan pada Kapal Penyeberangan**

Implementasi yuridis pengikatan kendaraan pada kapal penyeberangan dalam pelaksanaannya dilapangan memiliki beberapa hambatan diantaranya :

*Pertama* hambatan dari petugas kapal, Petugas kapal dalam melaksanakan pengikatan kendaraan mengalami berbagai hambatan. Contohnya pengikatan kendaraan dapat mengganggu jadwal operasi kapal, dikarenakan apabila semua kendaraan di kapal di lashing maka waktu operasi kapal akan terlambat dan mengakibatkan kapal akan di diskualifikasi oleh OPP. Mengingat waktu muat muatan yaitu sekitar 20-25 menit. Waktu untuk melakukan lashing yaitu 3-5 menit untuk satu kendaraan, yang dikerjakan oleh 1-2 orang. Oleh karena itu petugas kapal lebih memprioritaskan kendaraan besar seperti truk tronton yang muatannya melebihi bak truk untuk dilakukan lashing. Selain waktu operasi kapal terlambat juga mengakibatkan jumlah trip kapal menjadi berkurang, dan otomatis penghasilan perusahaan kapal juga berkurang. Hambatan lainnya yaitu alat lashing yang dibutuhkan memiliki harga yang sangatlah mahal, ditambah disetiap kapal seharusnya memiliki tali pengikat kendaraan sebanyak 20-30 tali yang disesuaikan dengan ukuran kapal tersebut.

*Kedua* hambatan dari kantor OPP Gilimanuk, Hambatan yang dihadapi kantor OPP Gilimanuk dalam pengawasan pengikatan yaitu petugas lapangan OPP belum mencukupi untuk melakukan pengawasan pengikatan kendaraan, mengingat dalam satu *shift* petugas lapangan OPP hanya 6-7 orang yang harus melakukan pengawasan di 7 dermaga yang terdapat di Pelabuhan Ketapang maupun Pelabuhan Gilimanuk. Bahwa 3 orang petugas OPP ditempatkan di 3 dermaga LCM, 3 petugas lainnya di dermaga ponton, dan 2 dermaga MB , dan 1 orang yaitu perwira jaga ditempatkan di pos jaga OPP. Jadi apabila dalam satu shift hanya ada 6 petugas lapangan, maka 2 dermaga di MB/ponton tidak dilakukan pengawasan. Hambatan lain yaitu petugas kapal terkadang susah untuk melaksanakan himbauan oleh petugas OPP apabila tidak melakukan pengikatan kendaraan. Bahwa OPP dalam melaksanakan pengawasan apabila tidak didukung oleh semua pihak terutama petugas kapal, maka pelaksanaan pengikatan akan susah untuk dilakukan. Dalam hal melakukan pengawasan, pihak OPP hanya melakukan pemantauan, dan *survey* tetapi tidak mempunyai kewenangan untuk melarang kapal tersebut berlayar apabila belum melakukan pengikatan terhadap

kendaraan. OPP hanya melakukan himbauan apabila petugas kapal tidak melakukan pengikatan kendaraan.

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Pelaksanaan pengikatan, mayoritas operator kapal tidak menyediakan material tali pengikat yang sesuai dengan beban kerja yang aman (*safe working load*) untuk menahan beban kendaraan. Selain itu dalam pelaksanaannya tidak semua kendaraan yang masuk ke kapal penyeberangan dilakukan pengikatan. Petugas kapal cenderung melakukan pengikatan kepada kendaraan berat seperti truk yang muatannya melebihi bak truk, pengikatan kepada truk yang diparkir diantara kendaraan pribadi, dan pengikatan ketika cuaca buruk.

Dirjen dalam menjatuhkan sanksi kepada operator kapal membutuhkan rekomendasi dari kantor OPP. Rekomendasi dari kantor OPP didapat dari hasil evaluasi pengawasan yang dilakukan oleh petugas lapangan OPP yang meliputi pencatatan dari apa yang dilakukan petugas kapal di lapangan apakah telah sesuai Permenhub atau belum. Bahwa petugas lapangan memiliki buku catatan dari tugas yang dilakukan yaitu buku harian petugas, yang berisikan apa saja yang terjadi di lapangan pada saat petugas OPP melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat, salah satunya pengikatan kendaraan. Petugas OPP juga melakukan dokumentasi dari hasil pengawasan di lapangan. Hasil pengawasan berupa dokumentasi, dan buku harian petugas kemudian diolah dan dievaluasi sebagai bentuk pertanggung jawaban dari tugas OPP. Apabila dalam evaluasi tersebut terdapat suatu pelanggaran, maka hasil evaluasi tersebut yang kemudian dilaporkan kepada Dirjen sebagai bentuk rekomendasi untuk selanjutnya apakah diberikan sanksi atau tidak. Pemberian sanksi merupakan kewenangan mutlak yang dikeluarkan oleh Dirjen.

Pelaksanaan Permenhub Pengikatan dan Permenhub Pengangkutan Kendaraan menimbulkan beberapa hambatan dalam pelaksanaannya. Bahwa petugas kapal merasakan ketidakmampuan untuk melaksanakan pengikatan untuk semua kendaraan, dikarenakan jumlah petugas kapal yang terdapat di geladak kapal atau petugas yang melaksanakan lashing jumlahnya kurang memadai, selain itu waktu bongkar-muat kapal tidak mendukung untuk melakukan pengikatan kepada semua kendaraan. Oleh karena itu diperlukan penambahan petugas kapal dan penambahan waktu bongkar muat kendaraan pada kapal. Bahwa petugas lapangan kantor OPP Gilimanuk dalam melakukan pengawasan juga mengalami hambatan, yaitu jumlah petugas kurang untuk mengawasi kapal yang beroperasi di semua dermaga. Hambatan lainnya yaitu petugas lapangan OPP Gilimanuk merasakan bahwa petugas kapal susah untuk melaksanakan himbauan yang

diberikan oleh petugas lapangan OPP agar melaksanakan pengikatan kendaraan.

### Saran

Kementerian Perhubungan seharusnya melakukan revisi terhadap Permenhub Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan dikarenakan permenhub tersebut dalam bab II hanya terdapat dua Pasal yang mengatur tentang kewajiban menyediakan alat dan penyimpanan alat, sementara tidak terdapat Pasal yang mengatur tentang jenis material pengikat kendaraan. Selain itu tugas pengawasan yang dilakukan oleh OPP kurang sempurna, dikarenakan OPP hanya melakukan pengawasan saja tidak mempunyai kewenangan untuk memberikan sanksi langsung kepada operator kapal yang tidak melaksanakan pengikatan kendaraan. Apabila OPP memiliki kewenangan untuk memberikan sanksi langsung seperti memberhentikan sementara atau mengeluarkan sementara kapal yang bersangkutan dari lintasan penyeberangan selama beberapa hari untuk membangun kesadaran hukum operator kapal/petugas kapal dalam hal melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kantor OPP Gilimanuk dalam menetapkan waktu operasional kapal di dermaga harus memperhatikan waktu yang sesuai dengan SOP pemuatan kendaraan pada kapal, seperti pengikatan kendaraan. Bahwa sebelumnya waktu muat kapal hanya 20-25 menit harus ditingkatkan menjadi 35-40 menit. OPP Gilimanuk juga harus menambah petugas lapangan yang melakukan pengawasan pengikatan. Mengingat petugas yang tersedia dirasa kurang untuk melakukan pengawasan di 7 Dermaga baik itu di Pelabuhan Ketapang dan juga Pelabuhan Gilimanuk. Selain itu petugas lapangan OPP Gilimanuk dalam melakukan pengawasan harus melihat material apa yang dipakai untuk pengikatan kendaraan. Mengingat bahwa petugas OPP dalam melakukan pengawasan saat ini hanya melihat pengikatan telah terlaksana atau tidak.

Operator kapal penyeberangan seharusnya memperhatikan material tali pengikat kendaraan yang dipakai yang harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yakni tali pengikat harus memiliki beban kerja yang aman (*working safe load*) yang mampu menahan beban kendaraan yang akan dilakukan pengikatan. Selain itu petugas kapal pada bagian geladak kapal harus ditambah agar dalam proses bongkar muat kapal lebih cepat, dan pengikatan kendaraan lebih efektif dilakukan. Dari yang sebelumnya hanya 4-5 orang seharusnya ditingkatkan menjadi 8-9 orang.

### DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Achmad. 2013. Menguak Teori Hukum (*Legal Theory*) dan Teori Peradilan (*Judicial Prudence*) termasuk interpretasi Undang-Undang (*Legisprudence*). Makassar: Kencana Prenadamedia Group.
- Fajar, Mukti dan Yulianto Achmad. 2013. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- HR, Ridwan. 2014. *Hukum Administrasi Negara*. Jogjakarta: Graha Ilmu.
- Hartini, Rahayu. 2007. *Hukum Pengangkutan: Pengangkutan Darat Melalui Jalan Umum dan Kereta Api, Pengangkutan Laut serta Pengangkutan Udara di Indonesia*. Malang: UPT. Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang.
- Muhammad, Abdul Kadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Nasution, M. Nur. 2015. *Manajemen Transportasi Edisi Keempat*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Sugono, Dendy. 2008. *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional.
- Sunggono, Bambang. 1994. *Hukum dan Kebijakan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Republik Indonesia. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64 (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849). Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. 2010. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208). Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. 2011. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 658). Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan pada Kapal Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 433). Jakarta: Direktur Jenderal Peraturan Perundang-Undangan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.



Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1428). Jakarta: Direktur Jenderal Peraturan Perundang-Undangan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.

Akmal, Putri. 2016. *Kesaksian 2 ABK tentang tenggelamnya KMP Rafelia II ada SOP yang dilanggar*. Detik News. <http://m.detik/news/berita/3158586/kesaksian-2-abk-tentang-tenggelamnya-kmp-rafelia-ii-ada-sop-yang-dilanggar> (diakses pada tanggal 15 Oktober 2016)

